平成18年門審第111号

貨物船新大誠乗揚事件（簡易）

言 渡 年 月 日　平成18年12月13日
審　　判　　庁　門司地方海難審判庁（向山裕則）
副　理　事　官　園田　薫
受　　審　　人　A
　職　　名　新大誠船長
　海 技 免 許　四級海技士（航海）
受　　審　　人　B
　職　　名　新大誠一等航海士
　海 技 免 許　六級海技士（航海）
損　　害　船底に破口を伴う擦過傷
原　　因　船位確認不十分

裁　決　主　文

本件乗揚は，船位の確認が十分でなかったことによって発生したものである。

受審人Aを戒告する。

受審人Bを戒告する。

裁決理由の要旨

（海難の事実）

1　事件発生の年月日時刻及び場所

平成18年4月30日02時20分

山口県宇部港東方沖合

（北緯33度54.7分　東経131度17.8分）

2　船舶の要目

船　種　船　名　貨物船新大誠
総　ト　ン　数　498トン
全　　長　76.23メートル
機 関 の 種 類　ディーゼル機関
　出　　力　1,176キロワット

3　事実の経過

新大誠は，平成13年5月に進水した平甲板型鋼製貨物船で，A受審人及びB受審人がほか3人と乗り組み，鋼材1,616トンを載せ，船首3.6メートル（m）船尾4.5mの喫水をもって，同18年4月29日23時30分徳山下松港第4区を発し，関門港若松区に向かった。

ところで，宇部港東方沖合の本山ノ州は，山口宇部空港から南南西方の本山灯標にかけて舌状の5m等深線があり，同線が山口県丸尾埼まで延び，同線内に亀ケ瀬等の険礁や水深2m以下の浅所が散在しており，新大誠が安全に航行できない海域であった。

A受審人は，船橋当直を8時から0時まで自ら，0時から4時までB受審人，4時から8時まで甲板員にそれぞれ割り振る単独3直制とし，また，笠戸島南方沖合から本山灯標南方，下関南東水道第3号灯浮標東方を経由して部埼沖合に至る針路をとることとしたところ，GP

Ｓプロッターに本山灯標南方の転針地点の入力を失念したので，同プロッター画面には笠戸島南方沖合から本山ノ州を横断して宇部市陸岸南端をかすめるほぼ真西のコースラインが表示されていたが，海図W1101 には本山灯標南方を経由するコースラインを記載して海図台の上に広げていた。そして，同人は，平素，船橋当直者に対し広い海域を航行中にはＧＰＳプロッターを参考にしてもよいと指示していたが，関門海峡などの海峡及び水道や港内及び港付近の海域ではレーダー及び海図を使用させていた。なお，同プロッターは，Ｃ社のＡＴ－21 型と称し，取扱説明書に航行可否の判断するときは必ず海図を使用するように記載されていた。

Ｂ受審人は，平成 2 年から内航船に，及び同 14 年から新大誠にそれぞれ甲板員として乗船していた間，船橋当直に 1 人で就いて宇部港沖合を航行した経験が豊富にあり，本山ノ州の存在を知っていた。

23 時 50 分Ａ受審人は，徳山下松港港界を通過した火振岬灯台から 090 度（真方位，以下同じ。）2.3 海里の地点において，Ｂ受審人に船橋当直を引き継ぎ，部埼まで 2 海里となったところで報告するよう指示したが，同人が宇部港沖合の航行経験が豊富だから船位の確認に関して指示するまでもないものと思い，ＧＰＳプロッターの情報を参考にとどめ，海図によって船位の確認を十分に行う旨の指示を徹底することなく降橋した。

船橋当直に就いたＢ受審人は，レーダーを作動して自動操舵によって進行し，翌 30 日 00 時 08 分火振岬灯台から 180 度 1.1 海里の地点に至り，ＧＰＳプロッターに表示されたコースラインを見て，それに沿う西に向かう針路とし，その後専ら同プロッターのコースラインに沿って続航した。

02 時 00 分Ｂ受審人は，本山灯標から 074 度 6.3 海里の地点に達し，機関を全速力前進にかけて 12.0 ノットの対地速力とし，ＧＰＳプロッターが表示するコースラインに沿う 270 度に針路を定めたとき，左舷正横に周防灘北航路第 1 号灯浮標や右舷船首 3 度方向に亀ケ瀬灯標などの灯火が見え，山口宇部空港南方に著しく接近する状況で，このまま進行すれば本山ノ州の 5m等深線内の浅所に向かうおそれがあったが，同プロッターが表示するコースラインに沿って航行しているから船位の確認を行うまでもないと思い，海図によって船位の確認を十分に行わなかったので，このことに気付かず，同浅所に向首進行した。

02 時 19 分Ａ受審人は，たまたま目覚めて昇橋したところ，右舷前方に亀ケ瀬灯標や山口宇部空港の灯火が異常に近くに見えたので，左舵 20 度を命じたが，その効なく，新大誠は，02 時 20 分本山灯標から 047 度 2.7 海里の地点となる底質岩の浅所に，わずかに左に振れて 265 度に向首したとき，ほぼ原速力のまま，乗り揚げた。

当時，天候は晴で風力 1 の西北西風が吹き，潮候は下げ潮の末期であった。

乗揚の結果，船底に破口を伴う擦過傷が生じ，上げ潮時にサルベージ船の来援を得て離礁し，宇部港に寄せて応急修理後，目的港に向かい，のち，損傷箇所が修理された。

（海難の原因）

本件乗揚は，夜間，徳山下松港から関門港に向かって西航中，船位の確認が不十分で，宇部港東方沖合本山ノ州の浅所に向首進行したことによって発生したものである。

運航が適切でなかったのは，船長が，海図によって船位の確認を十分に行う旨の指示を徹底していなかったことと，船橋当直者が，海図によって船位の確認を十分に行わなかったこととによるものである。

（受審人の所為）

Ａ受審人は，徳山下松港から関門港に向かって航行する場合，船橋当直者に対し，ＧＰＳプロッターの情報を航海の参考にとどめ，海図によって船位の確認を十分に行う旨の指示を徹底するべき注意義務があった。しかるに，同受審人は，Ｂ受審人が宇部港沖合の航行経験が豊富だから船位の確認に関して指示するまでもないと思い，海図によって船位の確認を十分に行う指示を徹底しなかった職務上の過失により，Ｂ受審人が海図によって船位の確認を行わず，本山ノ州の浅所に向首進行して乗揚を招き，船底に破口を伴う擦過傷等を生じさせるに至った。

以上のＡ受審人の所為に対しては，海難審判法第 4 条第 2 項の規定により，同法第 5 条第 1 項第 3 号を適用して同人を戒告する。

Ｂ受審人は，夜間，徳山下松港から関門港に向かって西航中，船橋当直に就いている場合，宇部港東方沖合に本山ノ州の浅所が存在したから，同浅所に向首進行しないよう，海図によって船位の確認を十分に行うべき注意義務があった。しかるに，同人は，ＧＰＳプロッターが表示するコースラインに沿って航行しているから船位の確認を行うまでもないと思い，海図によって船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により，本山ノ州の浅所に向首進行していることに気付かず，同浅所に向首進行して乗揚を招き，前示の損傷を生じさせるに至った。

以上のＢ受審人の所為に対しては，海難審判法第 4 条第 2 項の規定により，同法第 5 条第 1 項第 3 号を適用して同人を戒告する。